

Carrera 50: Arquitectura, cultura y tradición

Race 50: Architecture, culture and tradition

DOI: 10.17981/mod.arq.cuc.24.1.2020.07

Artículo. Fecha de Recepción: 28/02/2020. Fecha de Aceptación: 07/04/2020.

Paola Ivama Hernández A

Universidad de la Costa. Barranquilla (Colombia)
phernande3@cuc.edu.co

Andrés Rueda Pineda

Universidad de la Costa. Barranquilla (Colombia)
lrueda14@cuc.edu.co

Para citar este artículo:

Hernández, P. y Rueda, A. (2020). Carrera 50: Arquitectura, cultura y tradición. *MODULO ARQUITECTURA CUC*, no. 24, pp. 117–156, 2020. DOI: <http://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.24.1.2020.07>

Resumen

La carrera 50, en el ámbito de movilidad vehicular, es un eje vial importante en la ciudad de Barranquilla. Por tanto, el Distrito decidió emprender un proyecto para la transformación de esta carrera, construyendo un par vial, que permitiera mejorar la movilidad vehicular en la ciudad de norte a sur y viceversa, así como el mejoramiento y disponibilidad de espacio público adecuado. Durante el año 2015 y 2016, se realizaron una serie de fotografías en las cuales se buscó captar las edificaciones que se encontraban en Barrio Abajo y que iban a ser derrumbadas para dar comienzo al Par Vial de la carrera 50. El objetivo de este artículo es realizar un recuento del valor arquitectónico, histórico, cultural y urbano que tiene y que ha tenido la carrera 50 a lo largo de estas décadas, presentando una breve reseña histórica de Barrio Abajo y la carrera 50, presentando una serie de fotografías que reflejan las edificaciones y/o viviendas antiguas demolidas en la construcción del proyecto del par vial y la transformación de la carrera 50 en un nuevo eje de movilidad vehicular y un nodo cultural para la ciudad de Barranquilla.

Palabras claves: Carrera 50; par vial; valor arquitectónico e histórico; cultura

Abstract

The avenue 50, in the field of vehicular mobility, is an important road axis in the city of Barranquilla. Therefore, the District decided to undertake a project for the transformation of this race, building a road pair, which would allow to improve vehicular mobility in the city from north to south and vice versa, as well as the improvement and availability of adequate public space. During the year 2015 and 2016, a series of photographs were taken in which it was sought to capture the buildings that were in Barrio Abajo and that were going to be collapsed to start the Road Par of avenue 50. The objective of this article is Make a count of the architectural, historical, cultural and urban value that it has and that has had the avenue 50 over these decades, presenting a brief historical overview of Barrio Abajo and the avenue 50, presenting a series of photographs that reflect the buildings and / or old houses demolished in the construction of the road pair project and the transformation of the avenue 50 into a new axis of vehicular mobility and a cultural node for the city of Barranquilla.

Keywords: Avenue 50; road pair; architectural and historical valueV culture

LA 50 ANTES DEL BAILE

La carrera 50 y Barrio Abajo, tienen un “lazo” cultural, arquitectónico e histórico que se formó hace décadas. Si hay un barrio en la ciudad conectado con su historia y que se podría relacionar con el carácter mismo que identifica al barranquillero, es el Barrio Abajo, considerado por historiadores, intelectuales y académicos, como uno de los más antiguos de la ciudad (Polo, 2014). Es un barrio que nació con el desarrollo de la ciudad, gracias a sus cercanía al río y los diferentes equipamientos como la estación férrea y la Aduana, los cuales permitieron la entrada de la diversidad cultural por parte de las diferentes poblaciones migratorias de oriente y occidente que vinieron asentarse en la ciudad en busca de nuevas oportunidades obligados por los diferentes acontecimientos

de carácter histórico que se estaban viviendo en ese entonces como las secuelas de destrucción que dejó las guerras mundiales y civiles. La llegada de extranjeros de todas partes del mundo, más los criollos, convirtió al barrio en

una mezcla cultural y social que le dio una identidad propia al sector, que luego se vio representada en estilos de vidas, de aquí de la mezcla de costumbres, tuvo origen el carnaval de Barranquilla (Vivas, 2013).

Figura 1. Vivienda localizada en la carrera 50 antes de ser intervenida: Desalojada para demoler.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.



En este sector es donde se hallan los más remotos rastros de la vida barranquillera. Aquí tuvo lugar el auge comercial e industrial que trajeron consigo la vía férrea y el tráfico por el río que le da una importancia política a esta ciudad donde se estableció la primera comunidad proletaria en Colombia (Polo, 2014). Como se mencionó anteriormente el origen y la historia del barrio esta trascendentalmente ligada a las actividades generadas por el comercio, la pequeña y mediana industria, el transporte como medio de apoyo, la navegación fluvial, la industria de la construcción, los servicios navieros, los talleres del Ferrocarril y de la Estación Montoya. Por

lo cual el barrio no tuvo una fundación, sino que simplemente se originó debido a un proceso demográfico espontáneo, por cuestiones geográficas y a la necesidad de trabajo de los habitantes de otras ciudades y pueblos de la costa que veían en este territorio el lugar perfecto para

encontrar oportunidades de empleo, ofrecidas por las empresas y talleres que estaban al servicio de la navegación fluvial y el transporte férreo.

Figura 2. Viviendas localizadas en la carrera 50 antes de ser intervenida: Viviendas con antiguas tejas de cemento, puertas y ventanas de madera.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.



En el año de 1940, el auge industrial y comercial que le brindaba la seguridad de desarrollo al barrio Abajo empieza a desvanecerse debido a que la línea férrea que comunicaba a Barranquilla con Puerto Colombia se clausuraba, ya que habían logrado comunicar al río y al mar de manera directa permitiendo la llegada de todos los productos directamente a la ciudad (Vivas, 2013). Las majestuosas edificaciones de la Aduana y la Estación Montoya quedaron como un recuerdo de lo que venía predestinado para el barrio y no fue.

Figura 3. Elemento decorativo como ventana elaborado con cemento.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.



En el barrio, así como el tramo de la carrera 50 en el sector, se encuentran y se encontraban viviendas de diferentes estilos arquitectónicos a pesar de que la mayoría se construyeron empíricamente con técnicas constructivas tradicionales por la población trabajadora, existen predios que resaltan por su estilo arquitectónico, valores históricos y simbólicos para la ciudad como son: el edificio de la Aduana, la estación Montoya y la casa del carnaval entre otros. Las antiguas casas de bahareque y techos de paja que han sufrido no pocas transformaciones, sumadas a las patrimoniales viviendas con diseño republicano se mezclan con las nuevas fachadas modernas y las convierten en una pieza única y sin parangón en la ciudad (Polo, 2014) Para la realización del proyecto denominado Par vial carrera 50, fue necesario la demolición de alrededor 10 inmuebles pertenecientes al sector patrimonial *Barrio Abajo*¹, localizados sobre el eje vial de la carrera 50.

¹ Es uno de los primeros barrios que se dieron en la ciudad de Barranquilla. Se encuentra hoy constituido en un sector patrimonial gracias a sus valores históricos y simbólicos para la identidad de la ciudad.

Para el desarrollo de la nueva obra, se intervino un total de 10 inmuebles, catalogados por el [Ministerio de Cultura \(Resolución No. 3779, 2014\)](#), como “Edificios con características tipológicas tradicionales alteradas”, por lo que admiten modificación y demolición, según la empresa de transporte masivo (Polo, 2014).



Figura 4. Perspectiva de la carrera 50 antes de ser intervenida.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.

Durante el año 2015 y 2016, se realizaron una serie de fotografías en las cuales se buscó captar las edificaciones que se encontraban en Barrio Abajo y que iban a ser derrumbadas para dar comienzo al Par Vial de la carrera 50. Para ese momento, la ampliación había empezado, específicamente, en la zona localizada frente al edificio de la Aduana. En ese sector, se encontraban grandes edificaciones y el simbólico árbol del libertador, en la antigua plaza de la aduana. En mi trayectoria, muchas casas ya se encontraban abandonadas sin ventanas, aunque sus fachadas estaban en pie.

Figura 5. Una esquina en la carrera 50: Las antiguas viviendas como ante sala a las grandes bodegas del sector.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.



El objetivo fue realizar un registro fotográfico de la cotidianidad de esta zona de la carrera 50 antes de su intervención, mostrando la variedad de estilos arquitectónicos de las edificaciones que iban a demoler. En el sector se identificaban estilos arquitectónicos como neocolonial, neoclásico, art decó y movimiento modernista, todos reunidos en una sola carrera. Este sector de la carrera 50 simbolizaba un viaje a pasado, casas pintadas con ciertas tonalidades (Amarillo, azul oscuro y claro, verde, rosada, salmón, blanco, etc.), puertas de madera, ventanas abarrotadas, detalles en las fachadas como elementos decorativos elaborados en yeso o cemento, pisos de cemento o baldosas hidráulicas, etc (Figura 1, Figura 2, Figura 3, Figura 4, Figura 5 y Figura 6).

Figura 6. Viviendas localizadas en la carrera 50 antes de ser intervenida: Los colores pasteles hacían parte de las tonalidades usadas en las fachadas de las viviendas.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.



Muchas de estas viviendas mantenían el mismo estilo e incluso estado desde su construcción, algunas mostraban el deterioro de los años. Eso era lo característico de la carrera 50 antes de ser intervenida, viviendas del recuerdo, calles angostas de doble sentido y buen ambiente social.

Tiendas de barrio que, normalmente, se localizaban en las esquinas sobre la carrera 50, con puertas y ventanas de madera con barrotes de hierro, como símbolo de seguridad, logos y avisos publicitarios de las marcas de productos que vendían, la radio sonando y las personas que llegaban a comprar y aprovechaban para conversar; casas antiguas que funcionaban como viviendas y restaurantes y en cada mediodía acogían a decenas de personas que llegaban por la “corriente” o a comprar sopa; pisos altos con escalones que permitían entrar a las viviendas y para evitar que las aguas de los arroyos entraran al interior de la vivienda; una calle con pavimento en regular estado, andén elevado hasta 30 centímetros del suelo y seguidamente la línea de construcción de las viviendas en su mayoría adosadas unas a otras, que definían este sector con un tejido compacto, suelo no permeable y edificaciones hasta 2 niveles. Esas características sociales y urbanas se identificaban en la carrera 50 antes de ser intervenida, un sector que contaba historia, anécdotas y peripecias (Figura 7, Figura 8 y Figura 9).

Figura 7. La tienda del barrio.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.



Durante los días de descanso, se paseaba por la carrera 50 y se tomaban fotografías de las viviendas, hasta tal punto de poder recorrer los interiores. Era entretenido observar los detalles de estas construcciones: una terraza en el segundo piso donde se tenía una vista única del río Magdalena y gran parte de Barrio Abajo, observando el tráfico cotidiano de la cercana vía 40 y de la propia carrera 50, y el admirable amanecer y atardecer que se podía observar desde las ventanas ubicadas en el segundo nivel de las viviendas, viendo como el sol nacía desde el oriente abrazado con el Magdalena y se ponía en el occidente donde Barranquilla crecía.

Figura 8. Restaurante “El buen sabor”.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.



En las visitas realizadas en el sector, uno de los inquilinos de las viviendas manifestó que no era muy bueno el proyecto de la ampliación de la carrera 50, daba prioridad al avance de la infraestructura vial de la ciudad y en cuanto a la demolición de la vivienda era necesario que se hiciera porque las casas ya estaban “viejas”. Una apreciación subjetiva de la estética de las viviendas que, desde el punto de vista arquitectónico e histórica, las viviendas representaban los inicios de Barrio Abajo (Figura 10, Figura 11, Figura 12, Figura 13, Figura 14, Figura 15, Figura 16, Figura 17 y Figura 18).

Figura 9. Estado de la vía en la carrera 50.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.





Figura 10. La cotidianidad en la carrera 50.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.

Durante el año 2019, el colectivo “Todomonio” realizó el festival “NoConocéElPalma”, donde los temas principales se centraron en propuestas para la conservación de la memoria historia de la ciudad y de cien propuestas, fue aceptada para ser parte del evento “la 50 antes del baile”, recopilando las memorias del pasado de la carrera 50, donde actualmente se realiza el evento del carnaval de Barranquilla llamado “Baila la calle”. De esta forma, se pensó que si ahora todos conocen la carrera 50 por sus fiestas y no por el valor arquitectónico que tenían las edificaciones que fueron demolidas antes del baila la calle; de una forma sencilla, pero muy llamativa, se nombra el proyecto como “La 50 antes del baile”, presentando a partir de una serie de fotografías la riqueza patrimonial que se encontraba en esta y que hoy no nos acompaña para poder darle paso al tan anhelado progreso que se viene realizando en la ciudad.

Figura 11. Viviendas de dos niveles localizadas en la carrera 50.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.



Barrio Abajo, según comentan sus propios habitantes, no solo ha sido carnaval, comparsas o bailes, también se caracteriza por su gastronomía y tradición popular, donde edificaciones tenían un gran valor arquitectónico e histórico que contribuían a la historia de la ciudad. Así, el recuento fotográfico de la carrera 50 antes del baile, demuestra la importancia y el valor que fue puesto en el olvido de una de las avenidas más importante, actualmente, en la ciudad de Barranquilla. La carrera 50, en el sector de Barrio Abajo, fue, es y siempre será un eje de cultura, arquitectura y tradición de la ciudad. Es importante, reconocer ese valor arquitectónico de las edificaciones demolidas en la primera etapa de la transformación de la carrera 50.

Figura 12. Estado de viviendas desalojadas para demolición dando comienzo al proyecto de transformación de la carrera 50.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.





Figura 13. Comienzo de la primera etapa del proyecto del Par Vial de la carrera 50.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.



Figura 14. Teatro Ayacucho: Los grafitis son parte de la cultura urbana del sector.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.



Figura 15. Teatro Ayacucho: Cinemas para la gente.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.

TRANSFORMACIÓN DE LA CARRERA 50

La carrera 50, en el ámbito de movilidad vehicular, es un eje vial importante en la ciudad de Barranquilla. Por tanto, el Distrito decidió emprender un proyecto para la transformación de esta carrera, construyendo un par vial, que permitiera mejorar la movilidad vehicular en la ciudad de norte a sur y viceversa. El proyecto de transformación de la carrera 50, se llevó a cabo de occidente a oriente desde la calle 88 con carrera 47 hasta la Vía 40 y en poco tiempo hasta la misma isla La Loma, y desde la Vía 40 a través de la carrera 50 hasta la calle 91 (EDUBAR, 2018).

En cuanto a la importancia en movilidad vehicular de esta vía, la carrera 50 según la cartografía del sistema de jerarquía vial del Plan de Ordenamiento Territorial de Barranquilla-POT (2012), se define como una vía tipo regional y ante el “Anexo No 6: Perfiles del sistema de movilidad” se clasifica como una vía V3.

Figura 16. Viviendas antiguas en la carrera 50:
Vestigios del pasado, valor en el presente.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.





“La propuesta del sistema de movilidad implica la aplicación de unos perfiles viales estandarizados y que deben ser aptos para soportar una capacidad vehicular y peatonal de acuerdo a la función que se le asigne dentro del sistema” ([Alcaldía de Barranquilla, 2012](#)). La clasificación del tipo de perfil vial sucede como una respuesta a los requerimientos mínimos que exige una vía según su flujo vehicular y peatonal, estos requerimientos se traducen en componente o franjas que se encuentran definidas por el [Código de tránsito nacional \(Ley 769, 2002\)](#).

“De acuerdo al tipo de perfil, este contiene una serie de componentes que lo diferencia y jerarquiza dentro las tipologías propuestas” ([Alcaldía de Barranquilla, 2012](#)). En el Distrito existen diferentes tipos de vías clasificadas según su jerarquía vial la cual es definida según su configuración dentro de la malla vial de la ciudad, existen vías que solo tienen influencia dentro de la ciudad constituidas como arterias, semi-arterias, colectoras y peatonales, mientras otras vías crean conexiones entre la ciudad y sus diferentes municipios aledaños, estas vías

se definen como vías regionales. Cabe resaltar que, anteriormente la carrera 50 se constituía con una jerarquía vial tipo colector, sin embargo, con la actualización del POT se establece como se dice al inicio una vía regional debido al empalme vial que ocurre en la calle 75 con la carrera 51B conocida coloquialmente como “la carretera vieja” para así constituirse como una vía regional.

La carrera 50 pertenece a uno de los principales vía-canales de la ciudad, ya que, por debajo pasan las diferentes redes de infraestructura pública. La transformación de la carrera 50, se trata de una obra que tiene un espacio público, los andenes, un espacio para las personas con movilidad reducida, también se encuentra un banco de ductos con el fin de esconder todos esos cables en las calles para que no estorben, la canalización del arroyo ([Pérez, 2018](#)). Este proyecto es concebido bajo los nuevos elementos integrados al modelo de ordenamiento territorial de la ciudad, el cual busca crear una estructura bajo su malla vial que cree una mayor conectividad entre las diferentes zonas de la ciudad. Una nueva estructura vial, en donde la ciudad se transforma y se organiza a partir de grandes ejes que van a darle una lógica distinta a la organización de las actividades en el territorio y en donde se espera experimentar procesos transformativos y por tanto de aplicabilidad de nuevos tratamientos y normas para el desarrollo, para lo cual se requiere una redefinición de los límites de las piezas” ([Alcaldía de Barranquilla, 2012](#)).

Figura 17. Elementos decorativos elaborados en cemento que adornaban ciertos andenes en la carrera 50.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.



Figura 18. Restaurante
“Cristo Mi Rey”.

Fuente: Andrés Rueda Pineda.

La inversión global en el Par Vial ascendió a unos 58 mil millones de pesos, incluyendo obras civiles, interventoría, adquisición predial y pagos de reconocimientos económicos. EDUBAR tuvo a su cargo las labores de interventoría (EDUBAR, 2018). El proyecto del par vial de la carrera 50, se llevó a cabo por medio de dos etapas de intervención, tal como se definen a continuación (Figura 18):

1. La primera etapa de la construcción se dividió en tres fases: la primera fue desde Barlovento hasta la calle 36; la segunda entre las calles 36 y 39, y la tercera de la calle 39 a la 45, donde finaliza esta parte del proyecto. La obra fue ejecutada por la Unión Temporal Par Vial Barranquilla, que se ganó la licitación adjudicada en diciembre de 2014. Para la compra de los 88 predios en los que fue construido el primer tramo se destinaron 12.000 millones de pesos. Los recursos se gestionaron a través de un convenio entre la Nación, que aportó el 70%, y el Distrito, con el 30%.
2. Por su parte, la segunda etapa del proyecto, va desde la Murillo hasta la calle 55. Este primer tramo se desarrolla entre las calles 45 y 47 y el segundo y tercer tramo que van de la calle 48 a la 53 y de la 53 a la 55. La construcción de esta segunda etapa, que comprende 800 metros lineales (Guerrero, 2016).

Esta transformación de la carrera 50, constituyó uno de los caminos en la consolidación de la idea de una Barranquilla que vuelve al río. Una ciudad abierta al Río, con intervenciones importantes en la estructura urbana de este significativo y potencial sector urbano se pretende impulsar su transformación e integración estratégica con

la ciudad, lo que requerirá de un manejo especial que direcciona su potencialidad y por ende también amerita su redefinición con base a las Piezas (Alcaldía de Barranquilla, 2012). La carrera 50 crea la unión entre el sector de La Loma² y la ciudad a través del puente basculante el cual ya se encuentra construido que permitirá el tráfico marítimo por el río Magdalena obedeciendo de nuevo a las nuevas políticas de ordenamiento.

El plan vial de la carrera 50 es la conexión de la ciudad con los diferentes proyectos de desarrollos. La transformación urbanística de Barranquilla en ese sector incluye la prolongación de la Carrera 50, la integración con la Intendencia Fluvial, y la regeneración de Barlovento en este extremo, esto quiere decir que la carrera 50, es un elemento conector con los diferentes puntos de desarrollo, en este caso, con los proyectos propuestos y así constituir un tejido urbano para la acupuntura de la ciudad. Sin embargo, este pasaje vial no solo es solo un canal de conexión urbano también se constituye como un recorrido cultural entre los diferentes sectores patrimoniales que los componen, el arte urbano y las diferentes actividades culturales que se ejecutan en esta vía. La carrera 50, con su transformación y en su tramo en Barrio Abajo, se convirtió en la esquina cultural de la ciudad: “La esquina Cultural del Carnaval de Barranquilla; integrada por los eventos la Noche del Río, La Carnavalada y Baila a la Calle, ofreciendo a la ciudad múltiples experiencias culturales” (Carnaval de Barranquilla, 2018).

² La Loma es un terreno ubicado de las orillas del río Magdalena y se define como uno de los mayores polos de desarrollos de la ciudad de Barranquilla.

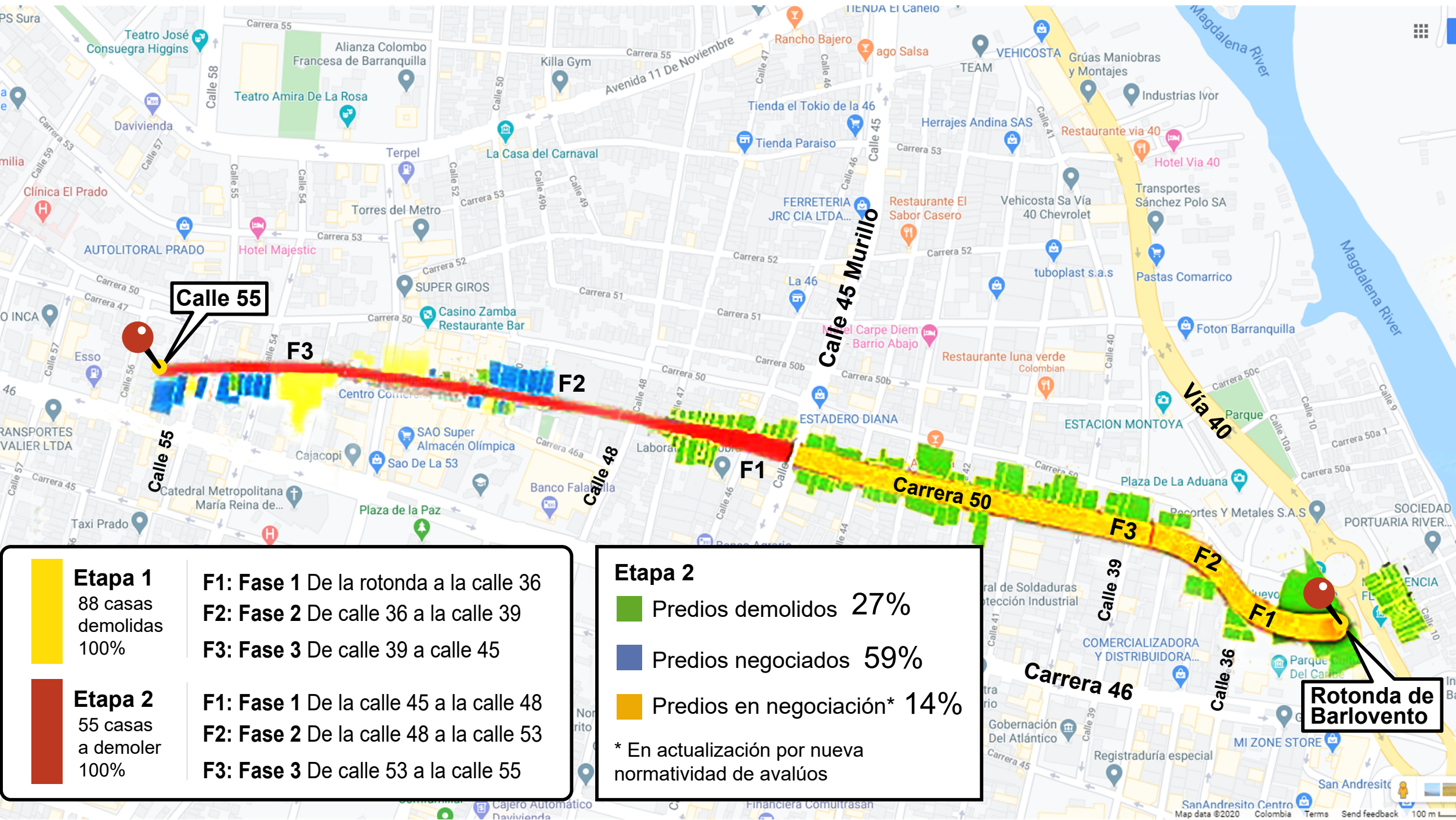


Figura 19. Áreas intervenidas del Par Vial de la Carrera 50.

Fuente: Autores.

Con el evento realizado en la carrera 50 como “Baila a la Calle”, este proyecto tomó un valor cultural en la ciudad. En sus dos primeros años, 2017 y 2018, más de 100 mil personas han disfrutado de esta gran pista de baile consolidando ‘Baila la Calle’ como una gran apuesta para disfrutar el Carnaval de Barranquilla, con una gran oferta musical, gastronómica, artesanal y atractivas experiencias que van desde el viernes para arrancar el Carnaval, el sábado para parrandear y el domingo para rematar en el Par Vial de la carrera 50 uno de los eventos favoritos de los barranquilleros (Carnaval de Barranquilla, 2019).

Desde los años noventa, los cambios de estratificación y el incremento en el precio de los servicios han llevado al desalojo de muchos establecimientos industriales, talleres, comercio de insumos y herramientas, incrementando el uso de antiguas naves industriales como bodegas y produciendo la desocupación de predios que entran en proceso de deterioro, afectando la seguridad y la estética del sector (Vivas, 2013). Una de las respuestas para los diferentes rasgos de decadencia que presentaba el barrio fue a través del arte urbano propuesto en el par vial de carrera 50 que busca cambiar la percepción del barrio a través de la recuperación de la estética por medio de grafitis y colores que aluden a la tradición de Barranquilla. Artistas del festival de grafiti “Killart” han plasmado sus obras en los muros utilizando temáticas centradas en el Caribe. Este proyecto ha contado con el apoyo de la Alianza Francesa y la Secretaría de Cultura de la ciudad que desean que este espacio se constituya en el museo al aire libre más grande de la

ciudad (Robles, 2017). Esto también ha despertado un sentido de pertenencia en el sector gracias que para algunos propietarios cuyas viviendas se encontraban en un estado deteriorado, hoy lucen diferentes gracias a esta política de renovación a través del arte urbano.

La obra del Par Vial de la Carrera 50 cuenta con más de 33.000 m² de espacio público y cuatro carriles de vías hacia el centro histórico que ayudarán a desviar el tráfico. También cuenta con andenes de 3,80 m de ancho, ciclo-ruta de 1,20 m de ancho en ambos sentidos de la vía, 14 metros de vía en doble sentido, iluminación led en todo el espacio, redes subterráneas de telecomunicaciones, bancas y canecas, que dan un total de 5 m de ancho de espacio público en ambos costados.

CONCLUSIONES

El Par vial de la carrera 50 constituye uno de los proyectos que han transformado la movilidad vehicular en la ciudad de Barranquilla, además, de su componente urbano de recuperación del espacio público y desarrollo cultural del sector. Para la ejecución del proyecto, se tuvo que demoler muchas viviendas con una connotación histórica importante en cuanto a la arquitectura y orígenes de Barrio Abajo; edificaciones que, aunque algunas estuvieran en un estado de estructura regular, mantenían las características constructivas desde que se erigieron: viviendas y edificaciones con puertas y ventanas de madera, tejas de cemento o en su defecto de arcilla, estilos arquitectónicos que iban desde el movimiento modernista hasta el *art déco*, elementos como detalles en las fachada

elaboradas con cemento o yeso, etc. Edificaciones que hacían parte de la historia del barrio y de la misma ciudad de Barranquilla que, actualmente, solamente quedan fotografías de estas.

De cierto, el proyecto en la carrera 50 permitió la transformación urbana e incluso permitió el desarrollo cultural del sector. Con la nueva avenida, Barrio Abajo se consolidó aún más como un nodo cultural de la ciudad. Eventos del carnaval como Baila a la Calle y las famosas K-z en la carrera 50, reúnen miles de personas en la época de las carnestolendas. Una avenida de alto tráfico vehicular, donde el arte plasmado en grafitis en las paredes de las viviendas localizadas en la carrera 50, hacen del viaje por la carrera 50 una oportunidad para conocer la historia y cultura de la ciudad. Desde el norte de la ciudad hasta llevarnos al centro histórico, la carrera 50 es un antes y después en la dinámica sociocultural de la ciudad. Una carrera 50 antes del baile y una carrera 50 totalmente transformada.

El artículo fue estructurado abordando los temas de la 50 antes del baile, analizando la cultura, historia, arquitectura y primeras tradiciones del sector, hasta explicar la transformación de la carrera 50 que evoca una nueva visión de la cultura carnavalera, el arte y el resurgimiento de Barrio Abajo. De cierto, ya no existen las antiguas edificaciones de Barrio Abajo localizadas en la carrera 50, solamente quedan fotografías para el recuerdo que se compilan en el texto. Es importante resaltar que, la nueva carrera 50 o el Par vial de la carrera 50 permitió dar visibilidad a un sector que estuvo un tiempo en el olvido.

REFERENCIAS

- Alcaldía de Barranquilla. (2012). *POT Barranquilla 2012-2032*. [Ley 388]. Barranquilla: Secretaria Distrital de Planeación. Disponible en <https://www.barranquilla.gov.co/documento/perfiles-viales/?version=1.1>
- Carnaval de Barranquilla. (2019). ‘Baila la Calle’ regresa con más música. [Online]. Disponible en <http://www.carnavaldebarranquilla.org/baila-la-calle-regresa-con-mas-musica/>
- Carnaval de Barranquilla. (2018). El Parque Cultural del Caribe y la Carrera 50, listos para ser la Esquina Cultural del Carnaval. [Online]. Disponible en <http://www.carnavaldebarranquilla.org/el-parque-cultural-del-caribe-y-la-carrera-50-listos-para-ser-la-esquina-cultural-del-carnaval/>
- EDUBAR. (marzo 26, 2018). El par vial de la carrera 50 ya está totalmente habilitado. *Edubar.com*. Disponible en <http://edubar.com.co/par-vial-la-carrera-50-ya-esta-totalmente-habilitado/>
- Guerrero, A. (julio 16, 2016). Habilitan tramo del Par Vial de la carrera 50. *El Heraldo*. Disponible en <https://www.elheraldo.co/local/distrito-inaugura-primer-tramo-del-par-vial-de-la-carrera-50-272289>
- Pérez, J. M. (marzo 28, 2018). El tramo que va desde la calle Murillo hasta la calle 53 fue abierto oficialmente este lunes. La obra permitirá mejorar la movilidad en ese sector de la ciudad. *El Heraldo*. Disponible en <https://www.elheraldo.co/barranquilla/habilitan-par-vial-de-la-carrera-50-475082>

Polo, C. (diciembre 22, 2014). Barrio Abajo: entre la nostalgia y el par vial de la carrera 50. *El Heraldó*. Disponible en <https://www.elheraldo.co/local/barrio-abajo-entre-la-nostalgia-y-el-par-vial-de-la-carrera-50-178292>

República de Colombia. Ministerio de Cultura. (1 de diciembre de 2014). Plan Especial de Protección del Centro Histórico del Distrito Especial, Industrial y Portuario de Barranquilla. [*Resolución No. 3779*]. Disponible en <https://diario-oficial.vlex.com.co/vid/resolucion-numero-3779-2014-549019618>

República de Colombia. Mintransporte. (6 de Agosto de 2002). Código Nacional de Tránsito. [*Ley 769*]. Diario Oficial: 44.893. Disponible en <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Normal.jsp?i=5557>

Robles, L. (octubre 12, 2017). Par Vial de la carrera 50: Escape para el arte y el tráfico del centro de Barranquilla. *Publímétro*. Disponible en <https://www.publimetro.co/co/barranquilla/2017/10/12/par-vial-la-carrera-50-escape-arte-traffic-del-centro-barranquilla.html>

Vivas, J. M. (2013). *Desarrollo urbano del Barrio Abajo: patrimonio olvidado*. Barranquilla: Universidad del Norte.